





Internationales Uebereinkommen

über den

Eisenbahnfrachtverkehr.

Vom 14. Oktober 1890.

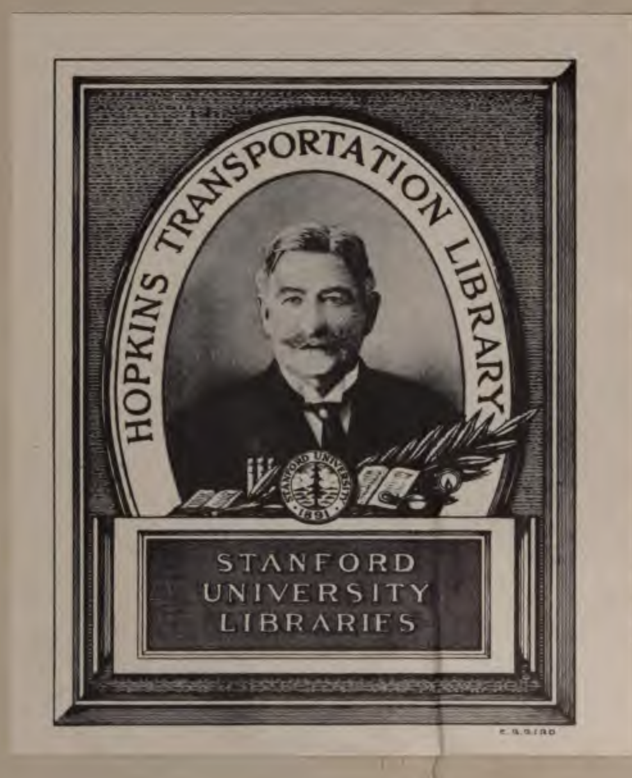
(Deutscher Text.)

—·—



Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1898.

Verlags-Archiv 2001.


HOPKINS TRANSPORTATION LIBRARY
STANFORD UNIVERSITY 1891
STANFORD
UNIVERSITY
LIBRARIES

Internationales Uebereinkommen

über den

Eisenbahnfrachtverkehr.

Vom 14. Oktober 1890.

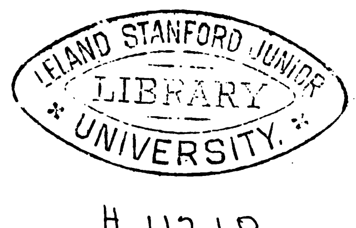
(Deutscher Text.)

Nebst der besonderen Vereinbarung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Vom 15. November 1892.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1893.





Verlags-Archiv 2004.

Inhalts-Verzeichniß.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Vom 14. Oktober 1890.

(Reichs-Gesetzblatt 1892, Seite 793 ff.)

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs, Seine Majestät der König der Belgier, der Präsident der Französischen Republik, Seine Majestät der König von Italien, Seine Majestät der König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg u. s. w. Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn, zugleich in Vertretung des Fürsten-

thums Liechtenstein, Seine Majestät der Kaiser aller Reußen und der Schweizerische Bundesrath

haben sich entschlossen,

auf Grund des in ihrem Auftrage ausgearbeiteten und in dem Protokolle, d. d. Bern, 17. Juli 1886 niedergelegten Entwurfes, ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr abzuschließen und zu diesem Zweck als ihre Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

den Herrn Otto von Bülow, Wirklicher Geheimer Rath und Kammerherr, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft;

Seine Majestät der König der Belgier:

den Herrn Joseph Jooris, Kommandeur des Leopoldordens, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft;

der Präsident der französischen Republik:

den Herrn Comte de Diesbach, Geschäftsträger der Französischen Republik bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

und

den Herrn George, Senator, Erster Rath am Rechnungshof, Mitglied des vorberathenden Eisenbahnkomitees;

Seine Majestät der König von Italien:

den Herrn Baron August von Peiroleri, Großoffizier Ihrer Orden des heiligen Mauritius und Lazarus und des italienischen Kronenordens, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft;

Seine Majestät der König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg u. s. w.

Für die Niederlande:

den Herrn T. M. C. Asser, Ritter des niederländischen Löwenordens, Kommandeur der Eichenkrone, Rath im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Professor des Rechts an der Universität in Amsterdam,

und

den Herrn Jonkheer J. C. M. van Riemsdyk, Chef der allgemeinen Angelegenheiten der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen;

Für Luxemburg:

den Herrn Dr. jur. Wilhelm Leibfried, Advokat in Luxemburg;

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen ꝛc. ꝛc. und Apostolischer König von Ungarn:

den Freiherrn Alois von Seiller, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft;

Seine Majestät der Kaiser aller Reußen:

den Herrn André de Hamburger, Allerhöchstihren Staatssekretär und außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

und

den Herrn Ingenieur Isnard, Hofrath, Abtheilungschef im Departement der Eisenbahnen;

der Schweizerische Bundesrath:

den Herrn Emil Welti, Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements,

und

den Herrn Gottfried Farner, administrativer Inspektor der Schweizerischen Eisenbahnen;

welche, nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.

Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der im Artikel 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Artikel 2.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;

3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Artikel 3.

Die Ausführungs=Bestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Artikel 4.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn=Vereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Artikel 5.

Jede nach Maßgabe des Artikels 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transporte anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet

ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transporte angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Artikel 6.

Jede internationale Sendung (Artikel 1) muß von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a) Ort und Tag der Ausstellung;

b) die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn;

c) die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;

d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;

e) das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;

f) die Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Artikel 38 und 40);

g) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;

h) das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;

i) den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Artikel 12 Absatz 3);

k) die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Artikel 13);

l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benutzen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbriefe bezeichneten Weg benutzt hätte;
3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbriefe bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre;

m) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandortes es gestatten.

Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungs-Bestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indeß, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbriefe die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird wie der Frachtbrief und das Duplikat.

Artikel 7.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorgangs bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzt wird.

Artikel 8.

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versand-Expedition aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).

Artikel 9.

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungs-Bestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Artikel 10.

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie

selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Artikel 11.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privat-Uebereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu gute kommen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Artikel 12.

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Artikels 45 Absatz 3 finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Artikels 44 erster Absatz findet keine Anwendung.

Artikel 13.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transporte betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Artikel 12 Absatz 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden

bis zum Betrage der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Artikel 14.

Die Ausführungs-Bestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen, feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Artikel 15.

Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Waare auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Dieses Recht steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittelung der Versandstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach

Maßgabe des Artikels 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absatz dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungs-Bestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

Artikel 16.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitze des Duplikats befindliche

Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Artikel 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Artikel 18.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Artikel 19.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzu-

führen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Artikel 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zweck der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Artikel 21.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, solange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Artikel 22.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Artikel 23.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die

letztere im Konto-Korrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämmtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Artikel 24.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Artikel 25.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniß derselben schriftlich

festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzutheilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Außerdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Artikel 26.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Artikel 27.

Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen

gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur von einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatz erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Artikel 28.

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Artikel 27 Absatz 3 bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Artikel 29.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Artikel 30.

Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbriefe als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Artikels 19 Anwendung.

Artikel 31.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,

   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;

2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Artikel 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;

4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder

Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;

5. in Ansehung lebender Thiere,

für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;

6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,

für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Artikel 32.

In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungs-Bestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der an-

genommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Artikel 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als dreißig Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Artikel 14) verzögert.

Artikel 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Artikel 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Artikel 36.

Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf

der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Falle kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versand- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatz erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatz bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Artikel 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Artikels 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig reduzirt.

Artikel 38.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Artikel 34 und beziehungsweise durch den Artikel 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Artikel 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Artikel 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Artikel 40.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^1/_{10}$ der Fracht;
bei einer Verspätung bis einschließlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht;
bei einer Verspätung bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^3/_{10}$ der Fracht;
bei einer Verspätung bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht;
bei einer Verspätung von längerer Dauer: $^5/_{10}$ der Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht;
bei einer Verspätung bis einschließlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht;
bei einer Verspätung bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^6/_{10}$ der Fracht;
bei einer Verspätung bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^8/_{10}$ der Fracht;
bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Artikel 41.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Artikel 42.

Der Forderungsberechtigte kann sechs Prozent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Artikel 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transporte ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Artikel 44.

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Artikel 27 Absatz 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;

3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Artikel 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Artikel 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

   a) es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Artikel 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;

   b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

   War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Artikel 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Artikel 45.

Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniß der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Artikels 44 Nr. 1 in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Artikel 46.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Artikel 47.

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten

Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadensersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nr. 3 festgesetzt.

3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transporte betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadensersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transporte theilgenommen haben, nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt.

Artikel 48.

Die Vorschriften des Artikels 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Normen.

Artikel 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Artikel 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadensersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Artikel 51.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Artikel 52.

Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Artikel 53.

Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Artikel 54.

Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen

zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Artikel 55.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters.

Artikel 56.

Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnißverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozeßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Artikel 57.

Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Zentralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniß zu bringen;

2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amts, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Artikel 58.

Das im Artikel 57 bezeichnete Zentralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemäßheit des Artikels 1 aufgestellten Listen entgegen zu nehmen.

Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Zentralamts.

Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Zentralamt vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniß gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten

Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie seitens des Zentralamts die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Artikel 59.

Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschließenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Konferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Artikel 60.

Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt. ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniß zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschließenden Staaten sobald als möglich ratifizirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifikationsurkunden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Uebereinkommen unterzeichnet und demselben ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober Eintausend achthundertundneunzig.

Für Deutschland:
(L. S.) Otto von Bülow.

Für Belgien:
(L. S.) Jooris.

Für Frankreich:
(L. S.) Comte de Diesbach.
(L. S.) C. George.

Für Italien:
(L. S.) A. Peiroleri.

Für Luxemburg:
(L. S.) W. Leibfried.

Für die Niederlande:
(L. S.) T. M. C. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk.

Für Oesterreich-Ungarn:
(L. S.) Seiller.

Für Rußland:
(L. S.) A. Hamburger.
N. Isnard.

Für die Schweiz:
(L. S.) Welti.
(L. S.) Farner.

Liste der Eisenbahnstrecken,

auf welche

das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet.

Belgien.

A. Von belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Belgische Staatsbahnverwaltung.
2. Belgische Nordbahn.
3. Große Belgische Zentralbahn.
4. Lüttich—Maestricht.
5. Gent-Terneuzen.
6. Mecheln—Terneuzen.
7. Westflandrische Eisenbahn.
8. Eisenbahn von Chimay.
9. Gent—Eecloo—Brügge.
10. Termonde—St. Nicolas.
11. Hasselt—Maeseyck.
12. Antwerpen—Gent (Waes).

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Niederländischer Verwaltungen.

13. Die von der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Achel bis Lüttich-Vivegnis, Ans (Etat) und Flémalle-Grande.

II. Deutscher Verwaltungen.

14. Die von den Königlich preußischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Bleyberg bis Bleyberg.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der Französischen Nordbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

15. bei Comines bis Comines.
16. bei Halluin bis Menin.

IV. Luxemburgischer Verwaltungen.

Die von der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn betriebenen Strecken von der belgisch-luxemburgischen Grenze:

17. bei Pétange bis Athus.
18. bei Clémency bis Autel-Bas.

Anmerkung: Betreffend die Bahnstrecken, welche von belgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 105, 106.
Frankreich, Ziffer 9, 10, 11, 12, 13.
Niederlande, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Deutschland.

A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen.

1. Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
2. Militär-Eisenbahn.
3. Königlich preußische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden preußischen Privateisenbahnen, mit Ausschluß:
   a) der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn.

4. Königlich bayerische Staatseisenbahnen.
5. Königlich sächsische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden sächsischen Privateisenbahnen, mit Ausschluß der Linien:
   b) Döbeln—Mügeln—Oschatz.
   c) Grünstädtel—Oberrittersgrün.
   d) Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.
   e) Klotzsche—Königsbrück.
   f) Mosel—Ortmannsdorf.
   g) Mügeln bei Oschatz—Nerchau-Trebsen.
   h) Mügeln bei Pirna—Geising.
   i) Potschappel—Wilsdruff.
   k) Radebeul—Radeburg.
   l) Schönfeld—Geyer.
   m) Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, nebst Abzweigung von Oberherold nach Thum.
   n) Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf.
   o) Zittau—Markersdorf.
   p) Zittau—Oybin, nebst Abzweigung Bertsdorf—Jonsdorf.
6. Königlich württembergische Staatseisenbahnen.
7. Großherzoglich badische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privateisenbahnen.
8. Main-Neckar-Eisenbahn nebst der Linie Eberstadt—Pfungstadt.
9. Großherzoglich Oberhessische Eisenbahnen.
10. Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn, mit Ausschluß:
    q) der Doberan—Heiligendammer Eisenbahn.
11. Großherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluß:
    r) der Ocholt—Westersteder Eisenbahn.

II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung.

12. Alt-Damm—Colberger Eisenbahn.
13. Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn.
14. Arnstadt—Ichtershausener Eisenbahn.

15. Braunschweigische Landeseisenbahn.
16. Breslau—Warschauer Eisenbahn.
17. Broelthal-Eisenbahn (Hennef—Waldbroel).
18. Crefelder Eisenbahn.
19. Cronberger Eisenbahn.
20. Dahme—Uckroer Eisenbahn.
21. Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn.
22. Eckernförde—Kappelner Schmalspurbahn.
23. Eisenberg—Crossener Eisenbahn.
24. Eisern—Siegener Eisenbahn
25. Ermsthalbahn (Metzingen—Urach).
26. Eutin—Lübecker Eisenbahn.
27. Flensburg—Kappelner Eisenbahn.
28. Frankfurter Verbindungsbahn (Frankfurt a. Main).
29. Fürth—Zirndorfer Eisenbahn.
30. Georgs-Marienhütte Eisenbahn.
31. Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn.
32. Gotteszell—Viechtacher Eisenbahn (Theilstrecke Gotteszell—Teisnach).
33. Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn.
34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
35. Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn.
36. Hoyaer Eisenbahn (Hoya—Eistrup).
37. Ilmenau—Großbreitenbacher Eisenbahn.
38. Kerkerbachbahn.
39. Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahn.
40. Kirchheimer Eisenbahn.
41. Königsberg—Cranzer Eisenbahn.
42. Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
43. Lübeck—Büchener und Lübeck—Hamburger Eisenbahn.
44. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg—Fürth).
45. Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn.
46. Mecklenburgische Südbahn (Parchim — Neubrandenburg).
47. Murnau—Garmisch—Partenkirchener Eisenbahn.
48. Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn.
49. Neuhaldenslebener Eisenbahn.
50. Neustrelitz—Warnemünder Eisenbahn.

51. Neustrelitz—Wesenberg—Mirower Eisenbahn.
52. Oberdorf—Füssener Eisenbahn.
53. Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn.
54. Osthofen—Westhofener Eisenbahn.
55. Ostpreußische Südbahn, einschließlich der Fischhausen—Palmnickener Eisenbahn.
56. Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.
57. Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn.
58. Peine—Ilseder Eisenbahn.
59. Pfälzische Eisenbahnen.
60. Priegnitzer Eisenbahn (Perleberg—Wittstock).
61. Reinheim—Reichelsheimer Eisenbahn.
62. Rhene-Diemelthal-Eisenbahn (Bredelar-Martenberg).
63. Ruhlaer Eisenbahn (Wutha—Ruhla).
64. Saal-Eisenbahn.
65. Schaftlach-Gmunder Eisenbahn.
66. Schleswig—Angeler Eisenbahn (Schleswig—Süderbrarup).
67. Sonthofen—Oberstdorfer Eisenbahn.
68. Sprendlingen—Wöllsteiner Eisenbahn.
69. Stargard — Cüstriner Eisenbahn, einschließlich der Glasow—Berlinchener Eisenbahn.
70. Stendal—Tangermünder Eisenbahn.
71. Warstein—Lippstadter Eisenbahn.
72. Weimar—Geraer Eisenbahn.
73. Wermelskirchen—Burger Eisenbahn.
74. Werra-Eisenbahn.
75. Wittenberge—Perleberger Eisenbahn.
76 Worms—Offsteiner Eisenbahn.
77. Zell—Todtnauer Eisenbahn.
78. Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen befinden.

I. Russischer Verwaltungen.

79. Die von der Großen Russischen Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Eydtkuhnen bis Eydtkuhnen.

80. Die von Brest—Grajewoer Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Prostken bis Prostken.
81. Die von der Weichselbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Illowo bis Illowo.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

82. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Myslowitz bis Myslowitz.
83. Die von der Mährisch-Schlesischen Zentralbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Hennersdorf bis Ziegenhals.
84. Die von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Wichtstadtl bis Mittelwalde.
85. Die von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Mittelsteine bis Mittelsteine.

Die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

86. bei Liebau bis Liebau.
87. bei Seidenberg bis Seidenberg.
88. Die von der Böhmischen Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach bis Ebersbach.

Die von der Buschtehrader Eisenbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

89. bei Reitzenhain bis Reitzenhain.
90. bei Klingenthal bis Klingenthal.
91. Die von der Böhmischen Westbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Furth i. W. bis Furth i. W.

Die von den K. K. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

92. bei Niklasdorf bis Ziegenhals.
93. bei Passau bis Passau.
94. bei Braunau bis Simbach.
95. bei Lochau bis Lindau.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Schweizerischen Nordostbahn betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze:

96. bei Konstanz bis Konstanz.
97. bei Rielasingen bis Singen.
98. bei Waldshut bis Waldshut.

IV. Französischer Verwaltungen.

Die den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gehörigen, von der Französischen Ostbahn mitbetriebenen Strecken von der französisch-deutschen Grenze:

99. bei Altmünsterol bis Altmünsterol.
100. bei Avricourt bis Deutsch-Avricourt.
101. bei Chambrey bis Chambrey.
102. bei Novéant bis Novéant.
103. bei Amanweiler bis Amanweiler.
104. bei Fentsch bis Fentsch.

V. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

105. bei Aachen bis Aachen.
106. bei Dalheim bis Dalheim.

VI. Niederländischer Verwaltungen.

107. Die von der Nordbrabant-Deutschen Bahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gennep bis Wesel.

108. Die von der Holländischen Eisenbahn betriebene Strecke von der Niederländisch-deutschen Grenze bei Cranenburg bis Cleve.
109. Die von der niederländischen Rhein-Eisenbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Emmerich bis Emmerich.

Die von den Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

110. bei Gronau bis Gronau.
111. bei Gildehaus bis Salzbergen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von deutschen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Belgien, Ziffer 14.
Frankreich, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.
Luxemburg, Ziffer 2, 3.
Niederlande, Ziffer 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 25 bis und mit 44.
Rußland, Ziffer 47, 48, 49, 50, 51, 52.
Schweiz, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Frankreich.

A. Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Die Linien d'intérêt général:

1. Der Nordbahn.
2. Der Ostbahn, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linien von Monthermé nach Monthermé, Vrigne-Meuse nach Vrigneaux-Bois, Carignan nach Messempré, Charmes nach Rambervillers, Avricourt nach Blamont und Cirey, Saint-Dizier nach Vassy, Vassy nach Doulevant-le-Château.
3. Der Westbahn.
4. Der Paris—Lyon-Mittelmeerbahn, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linie des

alten Hafens in Marseille und derjenigen von Arles nach Saint-Louis.

5. Der Orléansbahn, einschließlich der Lokalbahnen der Sarthe.
6. Der Südbahn.
7. Der Staatsbahnen, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Lokalbahnen von Ligré-Rivière nach Richelieu und von Barbezieux nach Châteauneuf.
8. Die beiden Ringbahnen von Paris, einschließlich der strategischen Linie von Valenton nach Massy-Palaiseau.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

9. bei Treignes bis Vireux.
10. bei Doische bis Givet.
11. Die von der Belgischen Nordbahn betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Heer-Agimont bis Givet.
12. Die von der Westflandrischen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Abelee bis Hazebrouck.
13. Die von der Eisenbahngesellschaft von Chimay betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Momignies bis Anor.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die der Französischen Ostbahn gehörigen, von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mitbetriebenen Strecken von der deutsch-französischen Grenze:

14. bei Altmünsterol bis Petit-Croix.
15. bei Deutsch-Avricourt bis Igney-Avricourt.

16. bei Chambrey bis Moncel.
17. bei Novéant bis Pagny-sur-Moselle.
18. bei Amanweiler bis Batilly.
19. bei Fentsch bis Audun-le-Roman.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

20. bei Delle bis Delle.
21. bei Vallorbes bis Pontarlier.
22. bei Verrières bis Pontarlier.

IV. Italienischer Verwaltungen.

23. Die von der italienischen Gesellschaft der Mittelmeerbahnen betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Modane bis Modane.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von französischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Belgien, Ziffer 15, 16.
Deutschland, Ziffer 99, 100, 101, 102, 103, 104.
Italien, Ziffer 4.
Schweiz, Ziffer 20, 21, 22, 23.

Italien.

A. Von italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Sämmtliche von der Gesellschaft des mittelländischen Netzes betriebenen Linien.
2. Sämmtliche von der Gesellschaft des adriatischen Netzes betriebenen Linien.
3. Sämmtliche von der Gesellschaft des sizilianischen Netzes betriebenen Linien.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

4. Die von der Französischen Paris—Lyon-Mittelmeerbahn betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Ventimiglia bis Ventimiglia.

II. Schweizerischer Verwaltungen.

5. Die von der Gotthardbahn betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Pino bis Luino.

III. Oesterreichischer Verwaltungen.

6. Die von den K. K. österreichischen Staatseisenbahnen in der Richtung nach Italien mitbetriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontafel bis Pontebba.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von italienischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Frankreich, Ziffer 23.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 22, 23, 24.
Schweiz, Ziffer 24.

Luxemburg.

A. Von luxemburgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Prinz Heinrich-Bahn, mit Einschluß der Linie von Wasserbillig nach Grevenmacher.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

2. Die von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebenen sämmtlichen Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

3. Die von den Königlich preußischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Ulfingen bis Ulfingen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von luxemburgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 17, 18.

Niederlande.

A. Von niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Gesellschaft zum Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen.
2. Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft.
3. Holländische Eisenbahngesellschaft.
4. Niederländische Zentral-Eisenbahngesellschaft.
5. Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft.
6. Haarlem—Zandvoort Eisenbahngesellschaft.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

7. Die von den Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-niederländischen Grenze bei Neuschanz bis Neuschanz.

Die von den Königlich preußischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-niederländischen Grenze:

8. bei Borken bis Winterswyk.
9. bei Bocholt bis Winterswyk.
10. bei Elten bis Zevenaar.
11. bei Straelen bis Venloo.
12. bei Kaldenkirchen bis Venloo.
13. bei Dalheim bis Vlodrop.

II. Belgischer Verwaltungen.

14. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Hamont bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Dalheim.
15. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Lanaeken bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Aachen.
16. Die von der Lüttich—Maestrichter Eisenbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Visé bis Maestricht.
17. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Weelde-Merxplas bis Tilburg.
18. Die von der Mecheln—Terneuzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei La Clinge bis Terneuzen.
19. Die von der Gent—Terneuzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Selzaete bis Terneuzen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von niederländischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 13.
Deutschland, Ziffer 107, 108, 109, 110, 111.

Oesterreich-Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder (einschließlich Liechtenstein).

A. Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich-Ungarn betrieben werden.

1. K. K. General-Direktion der österreichischen Staatsbahnen, mit Einschluß der auf Fürstlich Liechten-

steinschem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch—Buchs und der von der italienischen Adria-Eisenbahngesellschaft mitbetriebenen Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontebba bis Pontafel, dagegen mit Ausschluß der Dalmatiner Staatsbahn mit den Linien:

a) Spalato—Siveric—Knin.
b) Perkovic—Slivno—Sebenico;
dann der Kolomeaer Lokalbahnen:
c) Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung.
d) Nadwornianski - przcdmiescie Szeparowce—Kniażdwór.

2. Aussig—Teplitzer Eisenbahn.
3. Böhmische Kommerzialbahnen.
4. Böhmische Nordbahn.
5. Böhmische Westbahn.
6. Bozen—Meraner Eisenbahn.
7. Buschtehrader Eisenbahn.
8. Galizische Carl Ludwigs-Bahn, mit Einschluß der von der Verwaltung der Russischen Südwestbahnen mitbetriebenen Strecken von Brody und Podwoloczyska bis zur österreichisch-russischen Grenze ebendaselbst; jedoch mit Ausschluß der Flügelbahn:
e) Podleze—Niepolomice.
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
10. Kaschau—Oderberger Bahn (österreichische Strecke).
11. Kremsthalbahn.
12. Mährisch-Schlesische Zentralbahn.
13. Neutitscheiner Lokalbahn.
14. Oesterreichische Nordwestbahn.
15. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft (österreichische Linien).
16. K. K. Südbahngesellschaft (österreichische Linien) mit Ausschluß der schmalspurigen Lokalbahn Mödling—Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe).
17. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
18. Stauding—Stramberger Lokalbahn.

19. Die von den K. ungarischen Staatseisenbahnen betriebene Strecke von Lawoczne bis an die ungarische Grenze der K. K. Staatsbahn Stryj—ungarische Grenze bei Beskid.
20. Eisenbahn Wien-Aspang.
21. Wiener Verbindungsbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Italienischer Verwaltungen.

Die durch die Italienische Adria-Eisenbahngesellschaft betriebenen Strecken von der italienisch-österreichischen Grenze:

22. bei Cormons bis Cormons.
23. bei Pontebba bis Pontafel in der Richtung aus Italien.
24. bei Peri bis Ala.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die durch die Königlich bayerischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

25. bei Kiefersfelden bis Kufstein.
26. bei Salzburg bis Salzburg.
27. bei Waldsassen bis Eger.
28. bei Schirnding bis Eger.
29. bei Asch bis Eger.

Die durch die Königlich sächsischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

30. bei Brambach bis Eger.
31. bei Bärenstein bis Weipert.
32. bei Moldau bis Moldau.
33. bei Schöna bis Bodenbach.
34. bei Schöna bis Tetschen.
35. bei Neusalz-Spremberg bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Taubenheim.

36. bei Alt- und Neu-Gersdorf bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach.
37. bei Seifhennersdorf bis Warnsdorf.
38. bei Groß-Schönau bis Warnsdorf.
39. bei Zittau bis Reichenberg.

Die durch die Königlich preußischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

40. bei Neusorge bis Halbstadt.
41. bei Jägerndorf bis Jägerndorf.
42. bei Oderberg bis Oderberg.
43. bei Goczalkowitz bis Dzieditz.
44. bei Neuberun bis Oswięcim.

III. Russischer Verwaltungen.

Die durch die Verwaltung der Russischen Südwestbahnen in der Richtung aus Rußland betriebenen Strecken von der russisch-österreichischen Grenze:

45. bei Radziwilow bis Brody.
46. bei Woloczysk bis Podwoloczyska.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von österreichischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Deutschland, Ziffer 82 bis und mit 95.
Italien, Ziffer 6.
Rußland, Ziffer 53, 54, 55.
Schweiz, Ziffer 12, 13.

II. Ungarn.

Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitz in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. Ungarische Staatsbahnen, mit Ausnahme der Linien:
   Garam-Berzencze— Selmeczbánya.
   Sorokjár-Szt.-Lörincz.
   Taracztöz—Tereſel.
   dagegen mit Einschluß folgender von der Staatsbahnverwaltung betriebenen Linien:

a) von der rumänischen Grenze bis Prédeal.
b) von der Grenze bei Zimony bis Belgrad.
c) von Brod bis Bosna-Brod.
d) der Eisenbahn Arad—Temesvár.
e) der Lokalbahn Békés-Földvár-Békés.
f) der Lokalbahn Debreczen—H.-Nánás—Büd-Szt.-Mihály.
g) der Lokalbahn Nagy-Várad—Belényes-Vaskoh.
h) der Lokalbahn Puszta-Tenyö-Kun-Szt.-Márton.
i) der Lokalbahn Kun-Szt.-Márton—Szentes.
j) der Lokalbahn Ujszász—Jász-Apáti.
k) der Lokalbahn Mezö-Tur—Turkeve.
l) der Lokalbahnen von Zagorien (Csáktornya—Zágráb).
m) der Lokalbahn Vinkovce—Brcka.
n) der Lokalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen.
o) der Lokalbahn von Mátra.
p) der Lokalbahn Bánréve—Ozd.
q) der Lokalbahnen von Bihar.
r) der Lokalbahn Héjasfalva—Székelyudvarhely.
s) der Lokalbahn Maros-Ludas—Besszterce.
t) der Lokalbahn Ruma—Vrdnik.
u) der Lokalbahn Szombathely—Pinkafö.
v) der Lokalbahn Bóba—Sümegh.
w) der Lokalbahn Marmaros-Sziget—Sziget.
x) der Lokalbahn Szatmár—Nagybánya.
y) der Lokalbahn von Szilagyság.
z) der Lokalbahn Nyiregyháza-Mátészalka.
aa) der Lokalbahn Rétszihus-Szegszárd.
bb) der Lokalbahn Budapest—Lajosmizse.
cc) der Lokalbahn Kisújszállás—Dévaványa—Gyoma.
dd) der Lokalbahnen in Bács-Bodrogh.
ee) der Pécs—Barcser Eisenbahn.
ff) der Mohács—Pécser Eisenbahn.

2. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft (ungarische Linien), mit Einschluß der von dieser betriebenen

a) Lokalbahn Nagy=Kikinda—Nagy=Becskerek und der
b) Lokalbahnen von Torontál.

3. K. K. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), mit Einschluß der folgenden von derselben betriebenen Lokalbahnen:
   a) Köszegh—Szombathely.
   b) Barcs—Pakrácz.
4. K. K. Kaschau—Oderbergerbahn (ungarische Linien), einschließlich der von dieser betriebenen Strecke Margitfalu—Gölniczbánya der Lokalbahn im Gölniczthal, aber ausschließlich der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnok derselben Linie.
5. Györ—Sopron—Ebenfurter Eisenbahngesellschaft, einschließlich der von dieser betriebenen Strecke Lujta=Ujfalu—Ebenfurt der Wien—Pottendorf=Wienerneustädter Linie der K. K. Südbahngesellschaft.
6. Lokalbahn von Arad und Csanád.
7. Lokalbahn im Szamosthal.
8. Lokalbahn Keszthely—Balaton=Szt.=György.
9. Lokalbahn im Poprádthal.

Rußland.

A. Von russischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Nicolaibahn.
2. Putiloff Eisenbahn (Zweigbahn der Nicolaibahn).
3. Rybinsk—Bologoïe Eisenbahn.
4. Ostachkovo—Rjew Eisenbahn.
5. St. Petersburg—Warschauer Eisenbahn.
6. Baltische Eisenbahn (mit Ausnahme der II. Sektion).
7. Riga—Tuckum Eisenbahn.
8. Moskau=Nijninowgorod Eisenbahn.

9. Schuja—Iwanowo Eisenbahn.
10. Moskau—Jaroslawl Eisenbahn.
11. Moskau—Brester Eisenbahn.
12. Moskau—Kursk Eisenbahn.
13. Moskau—Riasan Eisenbahn.
14. Riasan—Koslow Eisenbahn.
15. Riashsk—Wjasma Eisenbahn.
16. Riashsk—Morschansk Eisenbahn.
17. Tambow—Koslow Eisenbahn.
18. Tambow—Sarotow Eisenbahn.
19. Grjasy—Zarizyn Eisenbahn.
20. Koslow—Woronesh—Rostower Eisenbahn.
21. Catherine Eisenbahn.
22. Orel—Grjasy Eisenbahn.
23. Livny Eisenbahn (schmalspurig).
24. Orel—Witebsker Eisenbahn.
25. Dünaburg—Witebsker Eisenbahn.
26. Riga—Dünaburger Eisenbahn.
27. Mitauer Eisenbahn.
28. Libau--Romny Eisenbahn.
29. Warschau—Terespoler Eisenbahn.
30. Warschau—Bromberger Eisenbahn.
31. Warschau—Wiener Eisenbahn.
32. Lodsin Eisenbahn.
33. Kursk—Kiew Eisenbahn.
34. Süd-Westbahnen.
35. Kharkow—Nicolajew Eisenbahn.
36. Kursk—Kharkow—Asower Eisenbahn.
37. Losowo—Sebastopoler Eisenbahn.
38. Weichselbahn.
39. Iwangorod—Dombrowo Eisenbahn.
40. Morschansk—Sysraner Eisenbahn.
41. Wladikaukaser Eisenbahn.
42. Fastower Eisenbahn.
43. Orenburger Eisenbahn.
44. Samara—Ufa Eisenbahn.
45. Muromer Eisenbahn.
46. Polaßjesche Eisenbahnen.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Königlich preußischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-russischen Grenze:

47. bei Eydtkuhnen bis Wirballen.
48. bei Ottlotschin bis Alexandrowo.
49. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn).
50. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Oberschlesischen Eisenbahn).
51. Die von der Ostpreußischen Südbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Prostken bis Grajewo.
52. Die von der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Illowo bis Mlawa.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

53. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-russischen Grenze bei Szszakowa bis Granica.

Die von der Galizischen Carl Ludwigs-Bahn in der Richtung nach Rußland betriebenen Strecken von der österreichisch-russischen Grenze:

54. bei Brody bis Radziwilow.
55. bei Podwoloczyska bis Woloczysk.

Anmerkung: Betreffend die Bahnstrecken, welche von russischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:

Deutschland, Ziffer 79, 80, 81.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 45, 46.

Schweiz.

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Schweizerische Zentralbahn.
2. Gotthardbahn.
3. Jura—Simplonbahn.
4. Schweizerische Nordostbahn.
5. Vereinigte Schweizerbahnen.
6. Neuenburger Jurabahn.
7. Emmenthalbahn.
8. Langenthal—Huttwilbahn.
9. Tößthalbahn.
10. Aargauisch-Luzernische Seethalbahn.
11. Schweizerische Südostbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Oesterreichischer Verwaltungen.

Die von den K. K. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-schweizerischen Grenze:

12. bei Buchs bis Buchs.
13. bei St. Margrethen bis St. Margrethen.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-schweizerischen Grenze:

14. bei Gottmadingen bis zur schweizerisch-deutschen Grenze bei Wilchingen.
15. bei Stetten bis Basel.
16. bei Leopoldshöhe bis Basel.
17. bei Grenzach bis Basel.

18. Die von den Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn vom badischen Bahnhof bis zum Zentralbahnhof in Basel.
19. Die von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebene Strecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis Basel.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der Gesellschaft der Paris—Lyon-Mittelmeerbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

20. bei St. Gingolph bis Bouveret.
21. bei Chêne-Bourg bis Genf-Eaux-Vives.
22. bei La plaine bis Genf-Cornavin.
23. bei Col-des-Roches bis Locle.

Reglement,
betreffend die
Errichtung eines Zentralamts.

Artikel I.

Der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Artikel 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Zentralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amts soll in Bern sein.

Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratifikations-Urkunden und in der Art geschritten werden, daß das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amts, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100 000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Artikel II.

Dem Zentralamt werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschließenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benutzung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Zentralamt festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

Das Verzeichniß der einzelnen im Artikel 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschließenden Staaten vor-

genommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Zentralamt zur Kenntniß zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschließenden Staaten mittheilen wird.

Was die im Artikel 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Zentralamt von jedem der vertragschließenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

Artikel III.

Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Zentralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Zentralamt zur Kenntniß gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zweck wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amts, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrath zu diesem Zweck zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Händen des Amts niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amts.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amts nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen,

und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

Bleibt die Mittheilung des Amts an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Reglement unterzeichnet.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober Eintausend achthundertundneunzig.

Für Deutschland:
Otto von Bülow.

Für Belgien:
Jooris.

Für Frankreich:
Cte. de Diesbach.
E. George.

Für Italien:
A. Peiroleri.

Für Luxemburg:
W. Leibfried.

Für die Niederlande:
T. M. C. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk.

Für Oesterreich-Ungarn:
Seiller.

Für Rußland:
A. Hamburger.
N. Isnard.

Für die Schweiz:
Welti.
Farner.

Ausführungsbestimmungen
zum
:bereinkommen über den internationalen Eisen-bahnfrachtverkehr.

§. 1.

(Zu Artikel 3 des Uebereinkommens.)

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die in Anlage 1*) verzeichneten Gegenstände werden .r unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Be-:derung zugelassen. Denselben sind besondere, andere :genstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom :ernationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedin-.ngsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

---

*) Ist in dieser Ausgabe nicht enthalten.

§. 2.

(Zu Artikel 6 des Uebereinkommens.)

Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2*) zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

§. 3.

(Zu Artikel 7 des Uebereinkommens.)

Wenn die im §. 1 Absatz 4 und in der Anlage 1 Nr. I bis XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I bis XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm.

*) Ist in dieser Ausgabe nicht enthalten.

In allen anderen Fällen beträgt der im Artikel 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als fünf Prozent übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§. 4.

(Zu Artikel 9 des Uebereinkommens.)

Für die im Artikel 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3*) zu gebrauchen.

§. 5.

(Zu Artikel 13 des Uebereinkommens.)

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

§. 6.

(Zu Artikel 14 des Uebereinkommens.)

Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:
1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . 1 Tag;

b) für Frachtgüter:
1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . 2 Tage.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht

*) Ist in dieser Ausgabe nicht enthalten.

stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transporte theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1—4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfristüberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist.

Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transporte folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert.

§. 7.

(Zu Artikel 15 des Uebereinkommens.)

Zu der im Artikel 15 Absatz 6 vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4*) zu verwenden.

§. 8.

(Zu Artikel 32 des Uebereinkommens.)

Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbhölzer,
Rinden,
Wurzeln,
Süßholz,
geschnittener Tabak,
Fettwaaren,
Seifen und harte Oele,
frische Früchte,
frische Tabaksblätter,
Schafwolle,
Häute,
Felle,
Leder,
getrocknetes und gebackenes Obst,
Thierflechsen,
Hörner und Klauen,
Knochen (ganz und gemahlen),
getrocknete Fische,
Hopfen,
frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der im Artikel 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz ein Prozent.

---

*) In dieser Ausgabe nicht enthalten.

§. 9.

(Zu Artikel 38 des Uebereinkommens.)

Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, muß im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro Mille der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Zentimen.

§. 10.

(Zu Artikel 48 des Uebereinkommens.)

Die nach Artikel 14 des Uebereinkommens und §. 6 dieser Ausführungs-Bestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehr zweier Bahnen:
   a) die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
   b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
   a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipium von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§. 11.

Die in den vorhergehenden Ausführungs-Bestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Ausführungs-Bestimmungen unterzeichnet.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober Eintausend achthundertundneunzig.

Für Deutschland:
Otto von Bülow.

Für Belgien:
Jooris.

Für Frankreich:
Comte de Diesbach.
E. George.

Für Italien:
A. Peiroleri.

Für Luxemburg:
W. Leibfried.

Für die Niederlande:
T. M. C. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk.

Für Oesterreich-Ungarn.
Seiller.

Für Rußland:
A. Hamburger.
N. Isnard.

Für die Schweiz:
Welti.
Farner.

Protokoll.

Im Begriffe, an die Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt:

I. In Betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständniß, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates.

II. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den

im Artikel 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird, und daß dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, daß das Reglement, betreffend die Errichtung eines Zentralamts, sowie die Ausführungs-Bestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratifizirt werden soll, ist als ein integrirender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer, wie dieses letztere selbst.

Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Protokoll mit ihren Unterschriften versehen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober Eintausend achthundertundneunzig.

Für Deutschland:
Otto von Bülow.

Für Belgien:
Jooris.

Für Frankreich:
Comte de Diesbach.
E. George.

Für Italien:
A. Peiroleri.

Für Luxemburg:
W. Leibfried.

Für die Niederlande:
T. M. C. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk.

Für Oesterreich-Ungarn:
Seiller.

Für Rußland:
A. Hamburger.
N. Isnard.

Für die Schweiz:
Welti.
Farner.

Das vorstehende Uebereinkommen nebst dem Protokoll ist von den Vertragsstaaten ratifizirt und die Ratifikations-Urkunden sind in den Archiven der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu Bern am 30. September 1892 niedergelegt worden.

Bekanntmachung,

betreffend

die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, in Gemäßheit des §. 1 letzter Absatz der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Vom 15. November 1892.

(Reichs-Gesetzblatt S. 1015 ff.)

In Gemäßheit des vom Bundesrath in der Sitzung vom 15. November 1892 gefaßten Beschlusses wird nachstehende zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn getroffene Vereinbarung veröffentlicht:

Vereinbarung erleichternder Vorschriften

für den

wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, in Gemäßheit des §. 1 letzter Absatz der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Zu §. 1 Ziffer 3 der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen.

Leichentransporte werden zum wechselseitigen Verkehr auf Grund des im Berner Uebereinkommen vorgesehenen internationalen Frachtbriefes oder eines Beförderungsscheins angenommen.

Auf solche Transporte findet die Vereinbarung vom 12. März 1890 Anwendung.

Zu Anlage 1 der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen.

II

erhält folgenden Zusatz:

(Wegen sprengkräftiger Zündungen vergleiche Nr. XXXVI Ziffer 5.)

III

erhält folgenden Absatz 2:

(2) Bei Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali enthalten, darf der Gehalt der chemisch trockenen Zündmasse an Phosphor 10 Prozent, derjenige an chlorsaurem Kali 40 Prozent nicht übersteigen. Jeder derartigen Sendung muß eine vom Fabrikanten ausgestellte Bescheinigung, daß diese Grenzen eingehalten sind, beigefügt werden.

IV

erhält folgenden Zusatz:

(Wegen anderer Zündschnüre vergleiche Nr. XXXVI Ziffer 3.)

VII

erhält folgenden Absatz 3:

(3) Unter gleichen Bedingungen, wie rohes unkrystallisirtes Schwefelnatrium, werden Natronkokes (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenprodukt) zur Beförderung übernommen.

X

erhält folgenden Absatz 2:

(2) Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstücks in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist. Das

Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert werden, und auf dem Frachtbriefe muß besonders bemerkt sein, daß das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält.

XV.

Die Eingangsbestimmung hat zu lauten:

Flüssige Mineralsäuren aller Art, insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl und Salzsäure — mit Ausnahme von gewöhnlicher Salpetersäure und Scheidewasser (wegen dieser vergleiche Nr. LIV) und von rother, rauchender Salpetersäure (wegen dieser vergleiche Nr. XVII) unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

Am Schlusse sind folgende Absätze einzuschalten:

(4) Die Mineralsäuren werden, wenn die einzelnen Kolli, welche zu einer Frachtbriefsendung gehören, nicht über 75 Kilogramm schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Befinden sich bei einer Frachtbriefsendung ein oder mehrere Stücke im Einzelgewichte von mehr als 75 Kilogramm, so kann die Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesammtmenge das Gewicht von 2000 Kilogramm nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 Kilogramm verlangen. Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Kollo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Kollo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Absender beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kolli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

(5) Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangs-

station beziehungsweise nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im §. 70 Absatz 2 der $\frac{\text{Verkehrs-Ordnung}}{\text{des Betriebs-Reglements}}$ in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Förmlichkeiten verkaufen.

XVI.

Im Absatz (1) ist am Schlusse hinzuzufügen:
„4 und 5."

XVIII.

Im Absatz (3) ist auf die Bestimmungen unter Nr. XV 2, 3, 4 und 5 zu verweisen.

XX.

Im Absatz (1) ist nach „reduzirt" einzufügen:
„im Abelschen Apparate"
und am Schlusse nachzutragen:
„(Testpetroleum)".

In Ziffer 1c ist hinter den Worten „aus Glas" einzuschalten:
„oder Steinzeug".

In Ziffer 1bb ist der Schlußsatz wie folgt zu fassen:
„Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefäßen 60 Kilogramm und bei Verwendung von Gefäßen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen.

XXI.

In Ziffer 1c und Ziffer 8 ist hinter den Worten „aus Glas" einzuschalten:
„oder Steinzeug".

XXII.

In Ziffer 1b ist hinter den Worten „aus Glas" einzuschalten:
„oder Steinzeug".

In Ziffer 1 ist hinter der Bestimmung bb anzufügen:
„c) in luftdicht verschlossenen Kessel- (Bassin-) Wagen".

In Ziffer 8 ist hinter den Worten „aus Glas“ einzuschalten:

„oder Steinzeug“.

Am Schlusse ist unter Ziffer 9 nachzutragen:

„Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV 5 Anwendung.“

XXV.

Am Schlusse ist hinzuzufügen:

„4 und 5.“

XXVII

hat zu lauten:

(1) Hefe, sowohl flüssige als feste, ist in Gefäßen, welche nicht luftdicht geschlossen sind, zur Beförderung aufzugeben. Falls die Eisenbahnverwaltung die Aufgabe in anderen Gefäßen gestattet, ist dieselbe berechtigt, von dem Absender zu verlangen, daß er sich verpflichtet:

1. keinerlei Ansprüche zu erheben, falls derartige Sendungen von den Anschlußbahnen zurückgewiesen werden;
2. für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Material in Folge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein für allemal zum Voraus anerkannt wird;
3. keinerlei Ansprüche wegen der in Folge der fraglichen Transportart an den Gefäßen oder an deren Inhalt entstehenden Beschädigungen oder Abgänge zu erheben.

(2) Auf Preßhefe finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

XXVIII

erhält folgende Fassung:

(1) Kienruß und andere pulverförmige Arten von Ruß werden nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten und dergleichen) verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sich der Ruß in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine, in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder Gefäße zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

(3) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob der Ruß sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt.

In Nr. XXXV

ist hinter dem Worte „einschließlich" jedesmal einzufügen: „sowie LI und LIV".

Hinter Nr. XXXV

sind folgende Vorschriften nachzutragen:

XXXVI.

1. Fertige Schwarzpulverpatronen für Handfeuerwaffen (wegen Metallpatronen u. s. w. siehe Nr. XXXVII);

2. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach §. 1 Ziffer 4 der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver siehe Nr. XXXVIII und wegen bengalischer Schellackpräparate Nr. XLII);

3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (wegen dieser siehe Nr. IV der Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr);

4. Nitrozellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Konton-Powder), Kollodiumwolle und Pyropapier, sofern diese Stoffe mit mindestens 20 Prozent Wasser angefeuchtet sind, ferner Patronen aus gepreßter Schießbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge (wegen gepreßter Schießbaumwolle mit 15 und mehr Prozent Wassergehalt und wegen Schießbaumwolle in Flockenform, sowie wegen Kollodiumwolle, beide mit 35 Prozent Wassergehalt, siehe Nr. XXXIX und XL);

5. Sprengkräftige Zündungen d. h. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektrizität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden;

unterliegen nachstehenden Bestimmungen.

A.
Verpackung.

Zu 1.

(1) Fertige Schwarzpulverpatronen für Handfeuerwaffen (wegen Metallpatronen u. s. w. vergleiche Nr. XXXVII) sind zunächst partienweise in Kartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in den Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Kartons sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete, dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittels eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Patronen darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Patronen für Handfeuerwaffen" versehen sein.

Zu 2.

(1) Feuerwerkskörper sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Papp-

deckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 Kilogramm nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Feuerwerkskörper“ versehen sein.

Zu 3.

(1) Zündschnüre (ausschließlich Sicherheitszünder) sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogegenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Zündschnüre darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Zündschnüre“ versehen sein.

Zu 4.

(1) Nitrozellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Kotton-Powder), Kollodiumwolle und Pyropapier — soweit derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind — sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Mit einem Ueberzug von Paraffin versehene Patronen aus gepreßter (gemahlener) Schießbaumwolle sind durch eine feste Umhüllung von Papier in

Packete zu vereinigen. Diese Patronen sowie Schießbaumwolle und andere Nitrozellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Gefäße oder in denselben Wagen verpackt werden. Schießbaumwolle sowie andere Nitrozellulose muß in wasserdichte Behälter besonders fest verpackt sein, so daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann.

(3) Das Bruttogewicht eines mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrozellulose gefüllten Behälters darf 90 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Schießbaumwollepatronen enthaltenden Behälters 35 Kilogramm nicht übersteigen.

(4) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Schießbaumwolle" oder „Schießbaumwollepatronen" u. s. w. versehen sein.

Zu 5.

Sprengkräftige Zündungen, d. h. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektrizität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden.

a) Sprengkapseln, Sprengzündhütchen.

1. (1) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind neben einander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, daß eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist bei Sendungen nach Deutschland mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen. Bei Sendungen nach Oesterreich und Ungarn ist der leere Raum in und zwischen den einzelnen Kapseln frei zu lassen und der nach dem Einlegen der letzteren leerbleibende Theil des Behälters mittelst Stückchen sandfreien, trockenen Löschpapiers auszufüllen.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die

inneren Seitenwände der Behälter mit Kartonpapier dergestalt zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück in Packpapier derart einzuschlagen, daß dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepreßt wird, daß sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen läßt.

(2) Die Behälter sind sodann in eine fest gearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 Millimeter Wandstärke derart einzuschließen, daß die offenen Stirnenden der Sprengkapseln gegen den Kistendeckel gerichtet sind und dabei Hohlräume zwischen den Schachteln sowie diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Nur am Umfange je eines oder auch mehrerer Behälter jeder Schicht, am besten an einer Kistenwand, ist behufs Erleichterung des Entleerens der Kiste durch den Oeffnenden ein solcher Hohlraum vorzusehen, daß durch die in letzteren eingebrachten Fingerspitzen die betreffende Schachtel bequem erfaßt werden kann.

(3) Dieser Hohlraum ist gleich den sonstigen unbeabsichtigten Hohlräumen in der Kiste, welche ein Schlottern der Blechbehälter zulassen könnten, mit Papierstückchen, Stroh, Heu oder Werg, welche Materialien gänzlich trocken sein müssen, auszustopfen, worauf der Kistendeckel mittelst verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für welche die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, daß ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist nach dem Bekleben des Deckels mit einer Belehrung über das Oeffnen von Sprengkapselkisten in eine zweite, größere, ebenso solid gearbeitete und ebenso zu verschließende Holzkiste von wenigstens 25 Millimeter Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muß mindestens 30 Millimeter betragen und mit Sägespähnen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt sein.

4. Nach bewirkter Befestigung des zweiten Deckels,

der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird ersterer gleichfalls mit der erwähnten Belehrung und mit einem Zettel beklebt, welch' letzterer die Worte: „Sprengkapseln — nicht stürzen" auffällig zu tragen hat.

5. Die einzelne Kiste darf an Sprengkapseln nicht mehr als 20 Kilogramm enthalten und muß mit zwei starken Handhaben versehen sein.

6. Der Frachtbrief jeder Sendung muß eine vom Absender und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden unter Ziffer 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.

Anmerkung. Die oben erwähnte Belehrung über das Oeffnen von Sprengkapselkisten hat zu lauten:

„Sprengkapselkisten sind derart zu öffnen, daß zuerst aus dem Deckel der äußeren Kiste die verzinnten Holzschrauben mittelst Schraubenzieher entfernt werden, wobei das Umstürzen der Kiste in Folge etwa zu starken Auflehnens des den Schraubenzieher Handhabenden zu verhindern ist.

Nach Freilegung des inneren Kistendeckels ist auch die Innenkiste mit Beobachtung derselben Vorsicht und in gleicher Weise zu öffnen, worauf sowohl der Schraubenzieher als auch die mittelst desselben aus den Kistenwänden gezogenen Schrauben bei Seite zu schaffen sind. In der inneren Kiste wird am Umfange eines oder mehrerer, die Sprengkapseln enthaltenden, in Papier eingeschlagenen Blechbehälter der obersten Schicht ein mit Papierstücken, Stroh, Heu oder Werg ausgestopfter Hohlraum wahrzunehmen sein.

Nach vorsichtiger Entnahme des Füllmittels aus diesem Hohlraum — wobei durch Niederhalten der nächstliegenden Behälter ein Herausreißen derselben mit dem Füllmaterial verhindert werden muß — sind zuerst die hierdurch freigelegten Behälter mittelst der Fingerspitzen und hierauf erst die übrigen Behälter dieser Lage nach Bedarf zu entfernen.

Die Entnahme jeder weiteren Schicht von Behältern ist auf dieselbe Weise vorzubereiten und zu bewirken, wobei das frühere vorsichtige Entfernen der in sonstigen kleineren Hohlräumen befindlichen Füllmittel vortheilhaft mitwirken kann.

Das Oeffnen einzelner Blechbehälter hat abseits des übrigen Sprengkapselvorraths zu geschehen, und es müssen die zum Ausfüllen der Hohlräume in den Behältern verwendeten Stücke Löschpapiers gleicherweise zuerst entfernt werden, bevor die Sprengkapseln mit den Fingern erfaßt werden können.

Ein anderes Werkzeug als der Schraubenzieher (Brustleier) darf zum Oeffnen der Kisten nicht verwendet werden und sich auch nicht gleich anderen losen Metallgegenständen in der Nähe befinden; überhaupt ist mit der größten Vorsicht und ohne Anwendung von Gewalt, Schlag und Stoß zu hantiren."

b) Elektrische Minenzündungen.

1. (1) Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

(2) Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 Millimeter, die der Ueberkiste nicht unter 25 Millimeter betragen.

2. Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Holzstäben sind, höchstens zehn Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Von diesen Packeten sind je höchstens 5 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 Millimeter betragen darf.

3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a 3 bis 6 Anwendung.

c) Friktionszünder

sind in nachstehender Weise zu verpacken:

1. Das Reiberdrahtende eines jeden Friktionszünders ist mit einer Papierverklebung derart zu versehen, daß dieselbe über die Reiberdrahtöse greift.

2. Höchstens 50 Stück Friktionszünder sind in ein Bündel zu vereinigen. Diese Bündel sind am Zünderkopfende in Holzwolle (Wollin) und darüber in Papier zu schlagen, wogegen deren umgebogene Reiberdrahtenden zuerst in eine aufgebundene, ungefüllte und darüber in eine zweite mit Holzwolle gefüllte Papierkappe zu legen sind. Hierbei muß jedoch genau darauf gesehen werden, daß in keinem Falle die Holzwolle in direkte Berührung mit den Reiberdrähten kommen kann, um ein Hängenbleiben oder Herausreißen des Reiberdrahtes beim Herausnehmen der Zünder oder bei Herabnahme der Papierkappe zu verhüten.
3. Mehrere auf diese Art hergerichtete Bündel sind in eine einfache Kiste zu legen, deren Bruttogewicht 20 Kilogramm nicht übersteigen darf.
4. Die Hohlräume in den Kisten sind mit Papierabfällen oder Holzwolle mit großer Sorgfalt dicht auszufüllen.
5. Die Kiste selbst, deren Länge sich nach der Länge der Friktionszünder richtet, muß mindestens aus 22 Millimeter starken Bretterwänden bestehen, welche weder Risse noch Astlöcher aufweisen, und welche zur Erzielung der nöthigen Haltbarkeit durch Verzinkung mit einander zu verbinden sind.
6. Ueber Deckel und Seitenwände der Kiste ist endlich ein die Schutzmarke enthaltendes Fabrikzeichen zu kleben.

B.

Aufgabe.

(1) Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

(2) Bei Annahme einer Sendung ist thunlichst darauf Bedacht zu nehmen, daß die Weiterbeförderung von der Grenzstation ab in unmittelbarem Anschlusse stattfinden kann.

(3) Die Annahme von Sendungen nach solchen Stationen und Bahnstrecken, auf denen die Beförderung explosiver Artikel ausgeschlossen ist, ist unstatthaft. Ist die Sendung für eine Station einer solchen österreichischen oder

ungarischen Bahn oder Strecke bestimmt, auf welcher reine Güterzüge nur nach Zulässigkeit verkehren, so muß dieselbe an einen Empfänger in der Ausgangsstation dieser Bahn oder Strecke adressirt sein, welcher die Sendung aus den Bahnhofsräumen ohne Verzug zu entfernen und für die Neuaufgabe derselben nach Zulässigkeit des Zugverkehrs weitere Sorge zu tragen hat. Nur nasse, gepreßte Schießbaumwolle darf auf solchen österreichischen und ungarischen Strecken, auf welchen keine reinen Güterzüge verkehren, mit gemischten Zügen befördert werden.

(4) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit rother Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefäße auch das Bruttogewicht jedes einzelnen derselben enthalten und sind für Nitrozellulose abgesondert auszufertigen.

(5) Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „bahnlagernd" nicht tragen.

(6) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher (polizeilicher oder notarieller) Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Gegenstände den bestehenden Vorschriften entspricht.

(7) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

C.

Transportmittel.

(1) Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoß- und Zugapparaten, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schließenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung verwendet werden.

(2) Güterwagen, in deren Innerem eiserne Nägel, Schrauben, Muttern u. s. w. hervorstehen, dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

(3) Die Wagenthüren und die etwa vorhandenen

Fenster sind unter Verschluß zu halten und zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden.

(4) Für derartige Transporte dürfen weder Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden sind, noch solche, welche demnächst zur Revision in der Werkstätte bestimmt sind, zur Verwendung kommen.

(5) Eine Umladung von explosiven Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabweislicher Nothwendigkeit stattfinden. Die Eisenbahnverwaltungen haben daher Vereinbarungen zu treffen, daß solche Sendungen in demselben Wagen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation befördert werden.

D.

Verladen.

(1) Die Behälter (Kisten, Tonnen) sind in den Eisenbahnwagen so fest zu verpacken, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umkanten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden.

(2) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Drittheilen ihres Ladegewichts beladen werden. Auch dürfen nicht mehr als drei Schichten über einander gelagert werden.

(3) Es dürfen nur Mengen von höchstens 1000 Kilogramm mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die Sprengstoffe zur Ausladung kommen sollen.

(4) Es ist untersagt, in den mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrozellulose befrachteten Wagen zugleich Schwarzpulverpatronen für Handfeuerwaffen, Feuerwerkskörper, Zündschnüre oder Zündungen unterzubringen (wegen nasser, gepreßter Schießbaumwolle vergleiche Nr. XXXIX).

E.

Sonstige Bestimmungen.

Im Uebrigen sind zu beachten:

a.

Für die Beförderung auf den österreichischen Eisenbahnen die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des Kaiserlich Königlichen Handelsministers vom 1. Juli 1880, R.-G.-Bl. Nr. 79, betreffend die Regelung des Transportes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen, und zwar:

rücksichtlich der Aufgabe: §. 8 Absatz 1 und 2 und §. 9 Absatz 1;
rücksichtlich der Transportmittel: §. 17 Absatz und §. 18;
rücksichtlich des Verladens: §. 19 und §. 24, mit der Maßgabe, daß bei dem Uebergange aus Deutschland die blaugedruckten Zettel, welche in großer Schrift den Inhalt angeben, von der Grenzstation anzukleben sind;
rücksichtlich der Zugformirung: die §§. 25 bis 28;
rücksichtlich der Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt: die §§. 29 bis 32 und §. 34, letzterer mit der Maßgabe, daß die in demselben vorgesehene telegraphische Ankündigung gewisser Gattungen von Sendungen an die Abgabestation bei Sendungen aus Deutschland durch die betreffende Grenzstation zu erfolgen hat;
endlich rücksichtlich der Abgabe: die §§. 35, 36 und 37, letzterer ungeachtet des Umstandes, daß die Frachtbriefe aus Deutschland die im §. 14 für den internen Verkehr vorgeschriebene Klausel nicht enthalten, jedoch mit der Maßgabe, daß im Falle des Nichtbezuges auf keinen Fall eine Rückstellung der Sendung an den im Auslande befindlichen Absender stattfindet.

b.

Für die Beförderung auf den ungarischen Eisenbahnen die entsprechenden Bestimmungen der Verordnung des Königlich ungarischen Ministers für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen vom 1. Juli 1880.

c.

(1) Für die Beförderung der in der Eingangsbestimmung unter 1, 2, 3, 4 aufgeführten Artikel auf den deutschen Eisenbahnen die sonstigen in der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands getroffenen Bestimmungen, insbesondere Anlage B Nr. XXXVI:

B. Aufgabe, Absatz 8 und 9,
C. Transportmittel, Absatz 6,
D. Verladen, Absatz 5, 6 und 7,
E. Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt,
F. Bestimmungen der Züge und Einstellung der mit Sprengstoffen beladenen Wagen in die Züge,
G. Begleitung der Sprengstoffsendungen,
H. Benachrichtigung der Unterwegstationen und der am Transporte betheiligten Verwaltungen,
I. Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.

(2) Die geforderte Begleitung hat jedoch bei Sendungen nach Deutschland erst von der Grenzstation ab einzutreten.

(3) Für die in der Eingangsbestimmung unter 5 aufgeführten „Sprengkräftige Zündungen u. s. w." kommen die Vorschriften unter B bis I nicht in Anwendung.

XXXVII.

Fertige Patronen, und zwar:

1. Metallpatronen mit ausschließlich aus Metall erzeugten Hülsen, und
2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, daß ein Ablösen derselben und Ausstreuen des Pulvers nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen, nämlich aus Pappe und einem metallenen äußeren und inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, daß die ganze

Menge des Pulvers im metallenen Patronenuntertheil durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist, so zwar, daß selbst beim Brechen der einzelnen Patronen oberhalb des Metallmantels ein Ausrinnen des Pulvers nicht stattfinden kann.

b) Die Patronen sind zunächst partienweise in Blechbehälter oder in steife Kartons derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in den Schachteln oder Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Schachteln oder Kartons sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten von 25 bis 30 Millimeter Wandstärke zu verpacken, und etwa leer bleibende Räume mit Pappe oder Papierabfällen oder trockenem Werg derart fest auszufüllen, daß ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist.

c) Das Gewicht der in einer Kiste befindlichen Patronen darf 30 Kilogramm, das Bruttogewicht einer Kiste 50 Kilogramm nicht überschreiten.

d) Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift, sowie mit einem Plombenverschlusse zu versehen.

e) Der Absender hat dem Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung beizufügen, worin auch das Zeichen der Plombe angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, daß die in dem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen . . . . plombirte Sendung in Bezug auf Konstruktion und Verpackung den zwischen Deutschland einerseits und Oesterreich und Ungarn andererseits zur Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vereinbarten Zusatzbestimmungen unter Nr. XXXVII entspricht.“

XXXVIII.

Feuerwerkskörper, welche aus gepreßtem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben dürfen keine Mischungen von chlorsauren Salzen mit Schwefel und salpetersauren Salzen, ferner von chlorsaurem Kali und Blutlaugensalz, sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung, Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepreßtem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepreßtem Zustande, hergestellt sein. Gekörntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 Gramm enthalten.
2. Das Gesammtgewicht des Satzgemenges der Feuerwerkskörper, welche zu einem Frachtstück verpackt sind, darf 20 Kilogramm, das gekörnte Pulver, welches sie enthalten, 2,5 Kilogramm nicht übersteigen.
3. Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons, oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, daß jedes Stauben der Feuerwerkssätze ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Werg, Papierspähnen oder dergleichen so ausgestopft sein, daß eine Bewegung der Packete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Werg zur Festlagerung der Feuer-

werkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.

4. Die Kisten müssen aus mindestens 22 Millimeter starken Brettern gefertigt, die Seitenwände durch Zinken mit einander verbunden, Boden und Deckel aber durch genügend lange Schrauben befestigt sein; im Innern sind die Kisten mit zähem, festem Papier vollständig auszukleben. Die Außenwände der Kisten müssen vollständig frei von anhaftenden Sätzen oder Satzkrusten der Feuerwerkskörper sein. Der Fassungsraum einer Kiste darf 1,2 Kubikmeter, das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen. Aeußerlich sind die Kisten mit der deutlichen Aufschrift „Feuerwerkskörper aus Mehlpulver" und dem Namen des Absenders zu versehen. Auch sind die Sendungen mit der Deklaration der einzelnen Arten von Feuerwerkskörpern zu versehen, wie Raketen, Feuerräder, Salonfeuerwerk u. s. w.
5. Jeder Sendung muß eine vom Absender ausgestellte, amtlich (polizeilich oder notariell) beglaubigte Bescheinigung über die Beachtung der oben unter 1 bis 4 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XXXIX.

Gepreßte Schießbaumwolle mit 15 und mehr **Prozent Wassergehalt** wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselbe ist in wasserdichte, haltbare, starkwandige Behälter fest zu verpacken. Diese Behälter müssen mit der deutlichen Aufschrift „Nasse, gepreßte Schießbaumwolle" versehen sein. Das Bruttogewicht eines Kollo darf 90 Kilogramm nicht überschreiten.
2. Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur auf solchen Strecken erfolgen, auf welchen keine Güterzüge verkehren.

3. Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher (polizeilicher oder notarieller) Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Schießbaumwolle den oben getroffenen Bestimmungen entspricht.
4. Die Schießbaumwolle darf nur mit solchen Gütern in demselben Wagen verladen werden, welche nicht leicht entzündlich sind.
5. Eine Unterbringung von Patronen für Handfeuerwaffen, Feuerwerkskörpern, Zündschnüren oder Zündungen mit Schießbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt.
6. Im Uebrigen dürfen die unter Nr. XXXVI dieser Vereinbarung angeführten Gegenstände unter Beachtung der für diese vorgeschriebenen besonderen Bedingungen mit Schießbaumwolle in demselben Wagen befördert werden, sofern die Schießbaumwolle gleichzeitig mit diesen Gegenständen zur Ausladung kommen soll und die Behälter der Schießbaumwolle nicht mit eisernen Bändern versehen sind.
7. Zur Beförderung von Schießbaumwolle verwendete offene Wagen sind mit Decken zu versehen.

XL.

(1) Schießbaumwolle in Flockenform und Kollodiumwolle werden, sofern sie mit mindestens 35 Prozent Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefäßen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

(2) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender und von einem der Bahn bekannten Chemiker unter amtlicher (polizeilicher oder notarieller) Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

(3) Enthalten diese Stoffe einen niedrigeren Prozentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter Nr. XXXVI Ziffer 4 Anwendung.

XLI.

Knallbonbons werden zum Transporte zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

XLII.

Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Flammenbücher, Salonkerzen, Fackeln, Belustigungshölzchen, Leuchtstangen, bengalische Streichhölzer und dergleichen) müssen in Behälter aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behälter völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behälter sind äußerlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

XLIII.

Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im Ganzen nicht mehr als 0,75 Gramm Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Packet mit Papierumschlag zu verbinden.
2. Die Packete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägespähnen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Packete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte

Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLIV.

Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im Ganzen nicht mehr als 0,5 Gramm Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.
2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 0,5 Kubikmeter Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinignng über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLV.

Gasförmige Kohlensäure und Grubengas werden zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert werden, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auflieferung stehen. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche

die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll- beziehungsweise Abläßventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist anzugeben, daß der Druck der aufgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maße stattgefunden hat.

XLVI.

Verflüssigte Gase — Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen), außerdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
   a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;
   b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschließlich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in

Kilogramm nach Maßgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;

c) (1) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.

(2) Bei den kupfernen Versandgefäßen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeeiserne Schutzkappen verwendet werden.

(3) Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert.

(4) Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schließen, daß sich der Inhalt des Gefäßes nicht durch Geruch bemerklich macht.

2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen:

a) Für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,34 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13,40 Liter faßt, nicht mehr als 10 Kilogramm flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten.

b) Für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,86 Liter Fassungsraum des Behälters.

c) Für Chlor: 50 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,9 Liter Fassungsraum.

d) Für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,8 Liter Fassungsraum.

3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen.

4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden.

XLVII.

Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefäßen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis Oktober einschließlich sind derartige Sendungen auf Kosten des Absenders mit Decken zu versehen.

XLVIII.

Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Azetylchlorid dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in Gefäßen aus Blei oder Kupfer, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind;

oder

2. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:
   a) Zur Beförderung dürfen nur starkwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgießen; auch ist zum Schutze dieser Verkittung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden.
   b) Die Glasflaschen sind, falls sie mehr als 2 Kilogramm Inhalt haben, in metallene, mit Handhaben versehene Behälter zu verpacken und darin so einzusetzen, daß sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, daß jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.
   c) Glasflaschen bis zu 2 Kilogramm Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen,

welche durch Zwischenwände in so viele Abtheilungen getheilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, daß sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, daß jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

d) Auf den Deckel der unter b und c erwähnten Behälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.

XLIX.

Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid) unterliegt den vorstehend unter Nr. XLVIII gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe, daß die unter 2b angeordnete Verpackung erst bei Glasflaschen von mehr als 5 Kilogramm Inhalt erforderlich ist. Bei Flaschen bis zu 5 Kilogramm Inhalt genügt die Verpackung nach 2c.

L.

(1) Wasserstoffsuperoxyd ist in Gefäßen, welche nicht luftdicht verschlossen sind, aufzugeben und wird nur in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert.

(2) Falls dieser Stoff in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter wohlverpackt und in besondere, mit Handhaben versehene starke Kisten oder Körbe eingeschlossen sein.

LI.

Präparate, welche aus Terpentinöl oder Spiritus einerseits und Harz andererseits bereitet sind, wie Spirituslacke und Sikkative, unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

1. (1) Wenn diese Präparate in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen

Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

(2) Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Die aus Terpentinöl und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden.
3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche die Zusatzbestimmung zu Nr. XXXV der Anlage 1 zum Berner Uebereinkommen.

LII.

(1) Gefettete Eisen- und Stahlspähne (Dreh-, Bohr- und dergleichen Spähne) und Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzol aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluß befördert.

(2) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die Eisen- und Stahlspähne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt.

LIII.

Mit Fett oder Oel getränktes Papier, sowie Hülsen aus solchem werden nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert.

LIV.

Für den Transport von gewöhnlicher Salpetersäure und Scheidewasser gelten die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften. Außerdem finden, sofern diese Artikel in Glasballons, Glasflaschen oder Kruken zur Auflieferung gelangen, noch folgende Bestimmungen Anwendung:

1. Die zur Umhüllung der Ballons, Flaschen oder Kruken in den Gefäßen oder geflochtenen Körben verwendeten Materialien, als Stroh, Heu und dergleichen, müssen so stark mit Chlorcalciumlösung

getränkt sein, daß sie durch direkte Flammenberührung nicht entzündet werden. Statt der Chlorcalciumlösung kann auch eine Lösung von schwefelsaurem Natrium, von Chlornatrium, von Chlormagnesium, von schwefelsaurem Magnesium oder von Eisenchlorür als Tränkungsmaterial verwendet werden.

2. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Gefäße oder Körbe nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den daran angebrachten Handhaben getragen werden.
3. Die Gefäße oder Körbe sind an den Wänden des Eisenbahnwagens sowie unter einander durch Stricke zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.

LV.

Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.
3. Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.
4. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden.

In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.

5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.
6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

LVI.

Frische Kälbermagen werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, daß auf jeden Magen 15 bis 20 Gramm Kochsalz verwendet ist.
2. Bei der Verpackung ist auf dem Boden des Gefäßes, sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Zentimeter hohe Schicht Salz zu streuen.
3. Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, daß die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.
4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
5. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Die vorstehende Vereinbarung tritt am 1. Januar 1893 in Kraft.

Berlin, den 15. November 1892.

Der Reichskanzler.
Graf **von Caprivi.**

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.

